

**国家标准**  
**集装箱多式联运运单**  
**(征求意见稿)**  
**编制说明**

**标准起草组**

2023年7月

# 目 录

一、工作简况 .....	1
二、标准编制原则和确定标准主要内容的依据 .....	4
三、预期的经济效果 .....	8
四、采用国际标准和国外先进标准的程度 .....	8
五、与有关的现行法律、法规和强制性标准的关系 .....	8
六、重大分歧意见的处理经过和依据 .....	9
七、标准作为强制性标准或推荐性标准的建议 .....	9
八、贯彻标准的要求和措施建议 .....	9
九、废止现行有关标准的建议 .....	10
十、其他应予说明的事项 .....	10

## 一、工作简况

### （一）任务来源

2022年7月，根据国家标准化管理委员会印发《关于下达2022年第二批推荐性国家标准计划和推荐性国家标准外文版计划的通知》（国标委发[2022]22号），《国内集装箱多式联运运单》标准列入国家标准制修订计划，项目计划号：20220573-T-348，标准技术归口单位为全国综合交通运输标准化技术委员会。

### （二）标准编制目的及意义

自2013年以来，国家陆续出台一系列政策支持多式联运“一单制”的发展。2013年，交通运输部《关于交通运输推进物流业健康发展的指导意见》中，提出积极推进多式联运发展，推动货物运输的“无缝衔接”和“一单制”；2015年，交通运输部、国家发改委《关于开展多式联运示范工程的通知》中提出，支持推进“一单制”的全程无缝运输服务；2018年，《国家物流枢纽布局和建设规划》提出推广多式联运“一单制”。2019年9月，《交通强国建设纲要》提出推动多式联运发展，形成统一的多式联运标准和规则。2022年1月，《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）》提出，深入推进多式联运“一单制”，探索推进国际铁路联运运单、多式联运单证物权化。

多式联运“一单制”是多式联运试点成效总结和提炼。2019年3月，交通运输部正式发布了《国内集装箱多式联运运单》（JT/T 1244）行业标准，该标准规定了国内集装箱多式联运运单的性质和组成，以及运单的格式、内容和使用。近年来，多地积极开展多式联运“一单制”创新实践，宁波、成都、重庆、郑州等地已经探索形成了一些典型经验做法，对于提高运输组织效能、促进信息化、数字化转型、拓展运输服务功能具有重要意义。但绝大多数以提单为基础，向内陆港/铁路延伸，尚未形成统一的被市场多方认可的商业惯例，从总体上看，存在对“一单制”认识不一致、标准化单证应用难、信息互联共享不足、服务规则不衔接、法律法规不配套等问题，亟待强化顶层设计指导行业发展。

经课题组走访调研，目前成都局、民生轮船、重庆港务物流集团“铁江联运一单制”试点中使用了标准部分信息内容；河北省交通运输厅联合河南省市场监督管理局于2023年4月印发《货物多式联运服务合同（示范文本）》，明确

“多式联运运单可参考《国内集装箱多式联运运单》制作”。存在的主要问题有：一是多式联运运单涉及信息内容项较多，可适当精简；二是多式联运运单涉及多种运输方式，在流程上托运人、多式联运经营人、实际承运人均需在各自流转环节盖章签字，但不能替代既有各种运输方式运单；三是各种运输方式运单都拥有庞大复杂的业务系统支撑，改革业务难度极大；四是铁路、水运、公路等企业体量大，铁路、水运处于垄断或垄断竞争地位，而公路市场则是自由竞争的，创建一份能被多方认可的多式联运运单需要破除体制机制阻碍；五是铁路、港口、船公司之间业务系统开放不足，对接的数据和功能极为有限，且站场、园区、移动终端等设施设备信息化水平低；六是多式联运单法律和服务规则不统一，不同运输方式在货类品名、危险品划分、包装与装载要求、安全管理、保险理赔、责任识别等方面规定各不相同。

上述问题，更多的是多式联运经营管理层面问题。本标准作为促进多式联运发展的基础标准，主要解决技术层面的问题。课题组通过调研，本次国标内容相对行标内容作了如下改进：一是精简集装箱多式联运运单信息相关内容，如减少企业名称、集装箱重量、区段承运人地址；二是增加全批货物交讫信息内容；三是进一步规范集装箱多式联运运单号的组成，以进一步扩大影响力，促进多式联运运单推更广泛地应用到内陆集装箱运输中。

综上所述，当前多式联运已经成为现代综合交通运输体系和交通强国建设的重要内容，各地以企业为主体正在积极开展多式联运创新实践，我国多式联运也进入提速阶段。多式联运系统是多种运输方式有机衔接、优化高效的运输系统，该标准是多式联运运作的基础，将该标准制定为国家标准，有利于更好支持我国多式联运发展。

### **（三）起草单位**

本标准主要起草单位包括中国铁道科学研究院集团有限公司、交通运输部科学研究院、交通运输部公路科学研究院、交通运输部规划研究院、国家铁路局安全技术中心、中铁集装箱运输有限责任公司、中国铁路北京局集团有限公司、大连海事大学、上海海事大学。

本标准主要起草人：诸葛恒英、阙瑞年、王明文、李云汉、王瑶、甘家华、宋小满、王怀相、叶静、梁娜、陈迎、张金超、孙家庆、孙领、李聪颖、陈瑞

芳、冯慧超、吴红葭、宫丹青、朱加发、郭利田、罗莹、王彤烨、张梦迪。

#### **（四）主要工作过程**

##### **1.准备及启动阶段**

2022年8~9月，中国铁道科学研究院集团有限公司联合交通运输部科学研究院、交通运输部公路科学研究院、交通运输部规划研究院等起草单位成立了标准起草工作组，明确了课题组成员单位的职责分工和工作进度安排等，开展标准起草工作。

##### **2.标准草稿阶段**

2022年10~12月，课题组采取文献查阅、线上调研等方式，查阅了大量国内外有关多式联运运单的文献，包括铁路运单、水运运单，国际货约/国际货协运单、中老铁路运单，快运运单等相关标准、样式和内容。在借鉴国外发展经验，立足我国多式联运发展实际基础上，根据收集整理的资料和调研成果，起草形成了《国内集装箱多式联运运单》国家标准初稿。

2023年1~4月，课题组通过现场调研、专题研讨、电话咨询等方式对中国铁路成都局、北京局、上海局集团公司及义乌、天津货运中心，中铁铁龙集装箱物流有限公司、中铁集装箱有限公司、宁波舟山港集团、连云港港口集团、山东省港口集团、民生轮船股份有限公司、四川民生国际货物运输代理有限公司、浙江省海港集团、中国天津外轮代理有限公司、中远海运（天津）有限公司等单位，就集装箱多式联运运单使用现状、存在问题、意见建议等进行了有针对性的调研。在调研基础上，课题组通过咨询部分行业专家的意见，进一步修改完善了标准内容。

##### **3.标准征求意见稿形成阶段**

2023年4~7月，课题组按照 GB/T 1.1—2020 格式要求，进一步完善了标准文本及编制说明，形成标准征求意见稿，并向全国综合交通运输标准化技术委员会提交国家标准征求意见稿及编制说明。综标委对征求意见稿进行了审查，提出了修改意见，铁科院组织标准主要起草单位对审查意见进行了讨论，并进一步修改完善了征求意见稿。

## 二、标准编制原则和确定标准主要内容的依据

### （一）编制原则

**1. 规范性。**本标准按照 GB/T 1.1 —2020《标准化工作导则 第 1 部分：标准的结构和编写》中的原则要求编制。根据标准编写规则的要求，使标准的结构、文体、术语等方面协调统一。

**2. 适应性。**集装箱多式联运运单应适应并能够反映我国铁路、公路、水运集装箱多式联运现状及发展趋势，而不局限于铁路、公路、水路等单一运输方式。

**3. 实用性。**集装箱多式联运运单应结合多式联运经营人与各承运人（铁路、公路、水路）业务流程与模式，分析提出多式联运系统下集装箱运单信息内容和格式，实现和推动多式联运“一单制”深化应用。

**4. 有利性。**集装箱多式联运运单有利于推动物流、货代、运输企业等联合，提高运输效率，降低全社会物流成本，便于运输统计分析等，促进交通高运输高质量发展。

**5. 协调性。**与现行国家标准、行业标准之间相互协调，与铁路、公路、水运相关的管理规章/办法协调一致，保证标准的整体协调。

### （二）确定标准主要内容的依据

本标准是在分析研究相关法律法规文件基础上，根据《国内集装箱多式联运运单》（JT/T 1244—2019）及多式联运企业运营实践提出的。相关参考文件包括：《海商法》（1992 年）、《多式联运单证统一规则》（1973 年）、《联合国国际货物多式联运公约》（1980 年）、《多式联运单证规则》（1991 年）、《国际货约/国际货协运单指导手册》（2022 年）、《中华人民共和国民法典》（2020 年）、《中华人民共和国铁路法》（2015 年）、《铁路货运票据电子化管理暂行办法》（2018 年）等相关法律法规文件

#### 1.标准名称

根据初步征求意见和专家研讨，将“国内集装箱多式联运运单”调整为“集装箱多式联运运单”，理由如下：

为贯彻落实党中央、国务院推进多式联运发展和运输结构调整优化的决策部署，交通运输部会同有关部门积极推动多式联运“一单制”发展，加快推进

国际物流供应链体系建设，对集装箱多式联运运单的标准制定提出了新的要求。基于以下三点考虑，需调整本标准的名称和适用范围。一是进一步发挥集装箱多式联运在国际国内双循环中的作用，适应国际多式联运一体化发展趋势要求；二是适应行业主管部门推广多式联运“一单制”的要求，引导国际国内多式联运相关企业使用多式联运运单，拓展运单应用场景和范围；三是做好与《联合国国际货物多式联运公约》的要求衔接，与国际多式联运单证的协调统一。

## 2.范围

本标准规定了集装箱多式联运运单的性质和组成，运单缮制的基本要求、运单样式、信息内容要求等运单的格式和运单使用，并以附录形式给出了集装箱多式联运运单的正面样式和背面样式。本标准适用于集装箱多式联运运单的设计与应用。

## 3.规范性引用文件

本标准主要引用了下述规范性文件：

GB/T 148—1997 印刷、书写和绘图纸幅面尺寸

GB/T 1413 系列1 集装箱 分类、尺寸和额定质量

GB/T 1836 集装箱代码、识别和标记

GB/T 2260 中华人民共和国行政区划代码

GB/T 2312 信息交换用汉字编码字符集 基本集

GB/T 3910 办公机器和数据处理设备 行间距和字符间距

GB/T14258—2003 信息技术自动识别与数据采集技术 条码符号印制质量的检验

GB/T 17298 国际贸易单证格式标准编制规则

GB/T 35201 系列2 集装箱 分类、尺寸和额定质量

## 4.术语和定义

本标准以《货物多式联运术语》（GB/T 42184-2022）为基础，形成主要2个术语和定义，具体如下：

**集装箱多式联运 container intermodal transport:** 以集装箱作为运载单元的多式联运形式。

**集装箱多式联运运单 container intermodal transport waybill:** 以集装箱作为运

载单元的多式联运运单。

## 5. 运单性质和组成

### (1) 运单性质

参考《国际铁路货物运输公约》第 11 条第 3 款、《国际铁路货物联运协定》第 8 条第 6 款、《中华人民共和国民法典》、《铁路货运票据电子化管理暂行办法》（铁总货[2018]40 号）、《公路货物运输合同实施细则》、《水路货物运输合同实施细则》（已废止）等对运单的定义，总结提出运单属性判断主要是依据法律法规、规章制度等确定，而目前尚未有正式的多式联运法律法规出台，因此提出集装箱多式联运运单是一种具有法律效力的凭证，即运输合同或运输合同的证明，同时强调多式联运经营人的主体责任及记载的信息。

### (2) 运单组成

根据运单涉及的法律关系及主体，法律关系包含 2 层，即多式联运合同和运输合同，涉及的法律主体有多式联运经营人、托运人、收货人、各区段承运人，提出运单由托运人留存联、多式联运经营人留存联、集装箱多式联运流转联、收货人留存联组成，并针对不同联给出相应的功能定义。

## 6. 运单格式

### (1) 运单基本要求

依据 GB/T 148—1997《印刷、书写和绘图纸幅面尺寸》、GB 2312—1980《信息交换用汉字编码字符集 基本集》、GB/T 3910—1983《办公机器和数据处理设备 行间距和字符间距》等提出运单的纸张、图文区尺寸、字体字号、条码等基本要求。

### (2) 运单主要内容

借鉴亚欧铁路统一国际货约/国际货协运单统一思路和做法，主要来源于单一运输方式运单的合并及调整，涵盖联运运单流转必要的信息项，重点明确多式联运经营人、各区段承运人责任区间和期限，达到简单、高效、无缝的目的。综合铁路、水运、公路运单基本信息项，提出运单主要内容包括多式联运经营人、托运人、货物信息、区段的承运人、收货人五个部分 29 项内容。基于调研，考虑运费费用及杂费涉及各企业商业秘密，运输价格等商业敏感信息不在运单中体现。



多式联运经营人信息项。依据集装箱多式联运运单性质，借鉴各种运输方式运单（货票）、多式联运合同范本等，提出多式联运经营人作为集装箱多式联运主体，信息项包括多式联运经营人标识和网址、运单号、多式联运经营人（地址，经办人姓名、手机号码和电子邮箱）、多式联运经营人记事、多式联运经营人签章、运到期限。

托运人信息项。依据集装箱多式联运运单性质，借鉴各种运输方式运单（货票）、多式联运合同范本等，提出托运人信息项包括托运人（托运人名称、地址，经办人姓名、手机号码和电子邮箱）、收货人、始发地、目的地、托运人施封等信息。

货物信息项。基于多式联运以集装箱为载体，考虑各种运输方式货物信息项，提出货物信息项包括集装箱箱型、集装箱箱号、集装箱施封号、货物名称、体积、包装、件数、货物重量/总重量、托运人记事、托运人签章等信息。

区段承运人信息项。基于“一单制”，一单到底要求，将各区段运单号、承运人接收、交付的基本信息、区段承运人记事在运单显示，以明确相应的责权利，以及发生损失追偿的重要依据。

收货人信息项。依据集装箱多式联运运单性质，借鉴各种运输方式运单（货票）、多式联运合同范本等，提出收货人信息项包括全批货物交讫日期、收货人签章等信息。

## **7.运单的使用**

根据现有集装箱运输流程及调研单位意见，提出运单使用如下：

托运人委托多式联运经营人运输集装箱货物，由多式联运经营人填制集装箱多式联运运单，经托运人、多式联运经营人确认信息无误后，双方应签字盖章。托运人留存联交给托运人留存，多式联运经营人留存联由多式联运经营人留存。

多式联运经营人委托区段承运人运输集装箱货物。

区段的承运人承运多式联运集装箱货物时，应填写相关区段运单号（或合同号）、实际承运的运输方式、接收和交付集装箱货物的地点和时间，在收货人留存联上加盖区段的承运人签章。

集装箱多式联运流转联、收货人留存联应随集装箱货物从起运地流转至目

的地。

目的地的承运人交付货物时，应将收货人留存联交给收货人。

集装箱多式联运流转联在收货人签字后，应返至多式联运经营人。

## **8.附录**

借鉴国际和国内铁路、公路、水运运单附录，设计集装箱多式联运运单正面和背面 2 部分。

### **(1) 运单正面**

依据运单的主要内容，将运单主要内容和信息项，划分为托运人、货物信息、多式联运经营人、区段承运人及收货人 5 个部分。

### **(2) 运单背面**

考虑国内尚未有通用的多式联运规则出台，无法明确托运人、多式联运经营人、各区段的承运人、收货人权利和责任，本标准仅对适用的法律法规，托运人如实填报运单内容，多式联运经营人、各区段承运人承运范围及责任条款（声明），禁运或者限运集装箱货物，安全检查，提货注意事项，赔偿约定，免责声明，集装箱货物查验等必备内容和收费，保险及报价等可选内容进行说明。

## **三、预期的经济效果**

本标准的发布实施有助于促进我国多式联运发展，提高运输组织效率，降低全社会物流成本，提升多式联运经营人、托运人的作业效率，减少企业成本；本标准的发布实施有助于准确统计分析集装箱多式联运发展现状，进一步促进多式联运发展；本标准的发布实施有助于促进铁路、公路、水运联合运输，发挥铁路、公路、水运的优势，促进铁路、水运等能耗低、社会环境友好的运输方式承担更多的运输，促进综合交通运输结构的优化和合理分工。

## **四、采用国际标准和国外先进标准的程度**

本推荐性标准与相应的国际标准和国外先进性标准在编制目的、技术内容、文本结构等方面存在较大不同，因此本标准没有采用相应的国际标准和国外先进标准。

## **五、与有关的现行法律、法规和强制性标准的关系**

本标准与我国现行有关法律、法规和强制性国家标准不矛盾。

本标准是在结合铁路、水运、公路货物运输管理规章制度的基础上，综合考虑我国集装箱多式联运中铁路、公路和水路各运输运单特点和行业管理的需要，集装箱多式联运业务流程而制定的。本标准主要对集装箱多式联运运单的格式和内容信息等方面作出规定，供相关企业参考。

本标准主要应用于我国集装箱多式联运的业务流程中，现行有效的铁路、公路和水运相关标准在各自运输方式中继续使用，本标准与现行行业标准不矛盾、不冲突。

## **六、重大分歧意见的处理经过和依据**

目前本标准无遗留的重大意见分歧。本标准充分发挥了交通运输管理部门，铁路、公路、水运各种运输方式经营企业，货代/物流企业等的作用，广泛征集意见，对可能有重大意见分歧的问题采取研讨、调研和试验验证等方式加以解决，最大限度避免重大意见分歧的产生。

## **七、标准作为强制性标准或推荐性标准的建议**

本标准是推荐性国家标准，建议多式联运经营人、货代、承运人依据本标准运用多式联运运单运输集装箱，并在全国统一规范执行，助力“一单制”推广应用。

## **八、贯彻标准的要求和措施建议**

（一）本标准对集装箱多式联运过程中的运单的格式、信息和操作流程做出了统一规定，符合我国多式联运发展的实际需要，建议各级交通主管部门、相关监督管理部门及多式联运企业，在集装箱货物运输管理与具体业务操作中，积极采用本标准推荐的运单格式和内容。

（二）制定出台集装箱多式联运规则。目前，铁路、公路、水运在运输规则方面主要存在安全管理、载重标准、运费结算、保险理赔等方面要求不统一，衔接协调性差；缺少多式联运市场服务方面规范标准和监督考核等。因此，建议出台集装箱多式联运规则，对集装货物联运运送条件、责任条款和责任期限、赔偿处理、联运运价率、清算等内容，为国内多式联运进一步发展奠定基础。

（三）本标准发布后为了让标准使用对象学习、领会、更充分地做好执行准备等，建议本标准批准发布后3个月实施。

## 九、废止现行有关标准的建议

本标准发布后将替代 JT/T 1244—2019。

## 十、其他应予说明的事项

本标准不涉及专利。